

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 11.6.2008
KOM(2008) 208 v konečném znění

2005/0238 (COD)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES

týkající se

**společného postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o státní
přístavní inspekci (přepracovaná verze)**

(předložená Komisí)

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU

podle čl. 251 odst. 2 druhého pododstavce Smlouvy o ES

týkající se

**společného postoje Rady k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o státní
přístavní inspekci (přepracovaná verze)**

1. SOUVISLOSTI

Datum předání návrhu Evropskému parlamentu a Radě 24. 1. 2006
(dokument KOM(2005)588 v konečném znění – 2005/0238 COD):

Stanovisko Výboru regionů ze dne: 15. 6. 2006

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne: 13. 9. 2006

Stanovisko Evropského parlamentu, první čtení, ze dne: 25. 4. 2007

Datum předání pozměněného návrhu: [...]

Datum přijetí společného postoje: [...]

2. CÍL NÁVRHU KOMISE

Návrh přepracování směrnice 95/21/ES o státní přístavní inspekci u lodí představuje jedno z řady opatření s cílem posílit a doplnit stávající soubor právních předpisů v oblasti námořní bezpečnosti.

Vedle nezbytné konsolidace směrnice do jediného textu, který by směrnici sjednotil, má Komise za cíl důkladnou reformu stávajícího systému státní přístavní inspekce, která by se soustředila na lodě nesplňující standardy, které evropské loďstvo splňující standardy vystavují nekalé soutěži.

Cíl je dvojitý: na straně jedné nahradit cíl jednotlivých členských států, tj. provádět inspekci u 25 % lodí, společným cílem na úrovni celé Evropské unie, tj. provádět inspekci u všech lodí. Na straně druhé provádět častější inspekce u lodí s vysoce rizikovým profilem. Dnes prochází kontrolní sítí příliš mnoho lodí nesplňujících standardy. Nový systém umožní tomu zabránit, přičemž lodě splňující standardy budou podrobovány méně častým inspekcím, což rovněž přispěje k efektivnějšímu využívání zdrojů.

Významné riziko představují lodě nesplňující standardy, které evropskými vodami pouze proplouvají, aniž by vpluly do přístavu. Proto Komise rovněž zamýšlí posílit kontroly v kotvištích na širém moři.

Komise navíc navrhuje posílit režim zákazu tím, že jej rozšíří na všechny kategorie lodí, zavede minimální dobu trvání zákazu a ustanoví možnost trvalého zákazu pro lodě, kterým již byly uloženy dva zákazy a které byly zadrženy potřetí. Komise rovněž navrhuje zveřejnění černé listiny námořních společností s neodpovídajícím hodnocením.

V technických ohledech se návrh opírá o práci odborníků vykonanou v rámci Pařížského memoranda (o porozumění) v oblasti státní přístavní inspekce.

3. PŘIPOMÍNKY TÝKAJÍCÍ SE SPOLEČNÉHO POSTOJE

Rada ve svém společném postoji, který byl přijat jednomyslně (Malta se zdržela hlasování), podpořila hlavní zásady a postupy navržené Komisí pro provádění nového režimu inspekci. V tomto ohledu dává Rada svou podporu uvedenému novému režimu, který stanoví 100% inspekci lodí, přičemž prioritou je dána lodím nejhorší kvality.

Komise sdílí přístup přijatý Radou v oblasti flexibility nového režimu inspekci. Tento mechanismus je klíčový pro zaručení dostatečně pružného fungování nového režimu. Pokud se však jedná o povolenou horní mez neprovedených inspekci, Komise považuje za reálné 5 % neprovedených inspekci, tak jak navrhla a což ostatně odpovídá tomu, co stanoví současná směrnice. Komise tudíž nemůže přijmout, aby toto číslo činilo 10 % u lodí s nízkým nebo středním rizikem, jak stanoví Rada, neboť by to představovalo oslabení hlavního cíle nového režimu inspekci, tj. inspekci všech lodí pohybujících se v přístavech Evropské unie.

Rada se však významnou měrou odchýlila od návrhu Komise u důležitého aspektu tohoto návrhu, když zrušila trvalý zákaz a nahradila jej časově omezeným zákazem, který může být odvolán po 36 měsících na základě několika kritérií. Komise nemůže podpořit přístup Rady k tomuto bodu.

V menší míře je pak také problematický způsob, jakým Rada ve svém společném postoji řeší otázku inspekci v kotvištích. Rada totiž neponechala v oblasti působnosti směrnice zahrnutí lodí v kotvišti mimo přístavy a pouze se odkazuje na zásadu jurisdikce přístavů. U formulace navržené Radou hrozí odlišný a užší výklad podle jednotlivých členských států i to, že toto ustanovení případně pozbude smyslu. Komise však považuje možnost provádět inspekce u lodí, které jsou v kotvišti, za zásadní. To si ostatně po nehodě tankeru Prestige přála Rada sama. Lodě nesplňující standardy, které evropskými vodami pouze proplouvají, aniž by vpluly do přístavu, představují významné riziko. Státní přístavní inspekce v kotvištích je pravděpodobně jediným způsobem, jak u těchto lodí provádět inspekci.

4. PODROBNÉ PŘIPOMÍNKY KOMISE

4.1. Změny přijaté Komisí a zcela nebo částečně zapracované do společného postoje

Změny 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105, 106 představují účelná vyjasnění návrhu Komise, a to zejména v technických otázkách. Stávající ustanovení pro systém inspekce, která zastarala, jsou účelně zrušena, zatímco podrobnosti nového režimu inspekci jsou dále upřesněny, přičemž je zohledněn vývoj práce odborníků vykonané v rámci Pařížského memoranda v oblasti státní přístavní inspekce.

4.2. Změny přijaté Komisí, ale nezpracované do společného postoje

Změny 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100, 103 představují z pohledu Komise účelná vyjasnění textu návrhu. Komise tudíž lituje, že Rada tyto změny do společného postoje nezpracovala.

Změna 17, která zaváděla definici přístavů, umožňovala (při malé změně obsahu této definice) zahrnout kotviště do oblasti působnosti směrnice.

Změnu 54, která se týká odepření přístupu, a konkrétněji trvalého zákazu, Komise podpořila.

4.3. Změny zamítnuté Komisí a nezpracované do společného postoje

Změna 73 není účelná, protože zavádí odkaz na úkoly, které má plnit Evropská agentura pro námořní bezpečnost, přičemž tyto úkoly jsou dostatečně popsány v horizontálním nařízení č. 1406/2002 o agentuře.

Změna 91, která se týká zkrácení intervalu k provádění inspekce u lodí představujících nízké riziko z 24/36 na 24/30 měsíců, neodpovídá obecnému cíli návrhu Komise, aby se snížila zátěž vyplývající z inspekci u lodí splňujících standardy.

Část změn 34, 36 a 37, které se týkají podmínek rozložení inspekci mezi členské státy, nebyla zapracována, protože odstraňují jakoukoli možnost použít pro provádění inspekci mechanismus flexibility. Takový mechanismus je nicméně nezbytný pro zaručení správného fungování nového režimu inspekci.

5. ZÁVĚRY

Komise bere na vědomí společný postoj Rady přijatý jednomyslně, který obecně nemění účel ani smysl jejího návrhu, připomíná však svůj odlišný postoj k několika specifickým bodům, jako je zrušení trvalého zákazu a jeho nahrazení časově omezeným zákazem, v menší míře také k přístupu zastávanému Radou ohledně inspekci v kotvištích a zvýšení povolené horní meze u neprovedených inspekci z 5 na 10 %.